Azul Divulga EBITDA de R$1,2 bilhão no 3T26, Impulsionado por RASK Recorde e Alocação Estratégica de Capacidade

São Paulo, 12 de novembro de 2026 – A Azul S.A., "Azul" (B3:AZUL3, NYSE:AZUL), *maior companhia aérea do Brasil em número de cidades atendidas, anuncia hoje seus resultados do terceiro trimestre de 2026 ("3T26"). As informações financeiras apresentadas a seguir, exceto onde indicado, estão em reais e de acordo com as normas contábeis IFRS (International Financial Reporting Standards).*

Destaques Financeiros e Operacionais

3T26 Destaques[1]	3T26	3T25	% Δ	2T26	% Δ
Receita líquida total (R$ milhões)	5.635,7	5.737,0	-1,8%	4.978,7	13,2%
EBITDA (R$ milhões)	1.204,2	1.987,8	-39,4%	510,1	136,1%
Margem EBITDA (%)	21,4%	34,6%	-13,3 p.p.	10,2%	+11,1 p.p.
Resultado operacional (R$ milhões)	560,1	1.270,4	-55,9%	(159,1)	n.a.
Margem operacional (%)	9,9%	22,1%	-12,2 p.p.	-3,2%	+13,1 p.p.
ASK (milhões)	11.933	12.818	-6,9%	11.468	4,0%
RASK (R$ centavos)	47,23	44,76	5,5%	43,41	8,8%
PRASK (R$ centavos)	43,60	41,30	5,6%	39,77	9,6%
Yield (R$ centavos)	53,04	48,81	8,7%	49,43	7,3%
CASK (R$ centavos)	42,54	34,85	22,1%	44,80	-5,1%
CASK excluindo combustível (R$ centavos)	27,12	24,16	12,3%	27,70	-2,1%
Taxa de câmbio média (R$)	5,14	5,45	-5,7%	5,05	1,7%
Preço médio combustível / litro (R$)	5,63	3,82	47,2%	6,25	-9,9%

[1]Os resultados operacionais foram ajustados por itens não recorrentes totalizando R$373,6 milhões no 3T26. Para mais informações, consulte a página 7.

- Ao longo de 2026, a Azul manteve uma abordagem disciplinada na gestão de capacidade, priorizando rentabilidade e eficiência operacional em um ambiente de preços de combustível elevados. No 3T26, a capacidade total reduziu 6,9% em relação ao ano anterior, refletindo a execução do plano de negócios da Companhia e ajustes estratégicos de capacidade para otimizar a rentabilidade.
- A receita operacional no terceiro trimestre atingiu R$5,6 bilhões, um aumento de 13,2% em relação ao 2T26, com capacidade 4,0% maior, refletindo a contínua força da demanda, a gestão disciplinada de receitas e a forte contribuição das receitas premium e das unidades de negócio.
- RASK e PRASK atingiram recordes históricos de R$47,23 centavos e R$43,60 centavos no 3T26, crescendo 5,5% e 5,6% em relação ao mesmo período do ano anterior, respectivamente, e 8,8% e 9,6% em relação ao 2T26. Foi mantida uma abordagem disciplinada na alocação de capacidade para sustentar a contínua expansão do RASK.
- O CASK no 3T26 foi de R$42,54 centavos, uma redução de 5,1% em comparação ao 2T26, impulsionado principalmente por uma queda de 9,9% no custo de combustível por litro. O CASK ex-combustível foi de R$27,12 centavos, redução de 2,1% em relação ao 2T26, refletindo uma melhor diluição dos custos fixos com a recuperação de 4,0% da capacidade e a contínua disciplina de custos.
- O EBITDA totalizou R$1.204,2 milhões, representando uma margem EBITDA de 21,4%, um aumento de 136,1% em relação ao 2T26, refletindo o contínuo progresso na alocação estratégica de capacidade e na melhoria da alavancagem operacional.
- O fluxo de caixa livre recorrente foi positivo em R$763,6 milhões, um resultado relevante em um ambiente em que os preços dos combustíveis aumentaram 47,2% em relação ao ano anterior.
- A liquidez imediata alcançou R$4,1 bilhões, um aumento de 11,8% em relação ao trimestre anterior. A liquidez imediata pro forma atingiu R$4,6 bilhões, ou 21,1% da receita dos últimos doze meses, incluindo o investimento de US$100 milhões em *equity* recebido da American Airlines em outubro. Esse resultado foi alcançado mesmo após a absorção de mais de R$1,2 bilhão em obrigações de caixa planejadas, incluindo juros semestrais do *exit financing*, amortizações de dívida, depósitos de garantia e pagamentos relacionados ao *Chapter 11*. Em setembro, a Azul realizou o saque da primeira tranche de R$1,3 bilhão da linha FNAC, fortalecendo ainda mais sua liquidez; os R$1,3 bilhão remanescentes são esperados para o 4T26.
- Em outubro, a Azul anunciou uma operação de financiamento de até R$2,0 bilhões, com garantia do Governo Federal, destinada ao financiamento de pagamentos de combustível das operações domésticas no 4T26 e 1T27. A Azul é a única companhia aérea no Brasil a estruturar com sucesso ambas as linhas de financiamento com suporte governamental, FNAC e FGE.
- A Azul permaneceu como a companhia aérea mais pontual do Brasil durante todo o trimestre, enquanto o *Net Promoter Score* (NPS) continuou avançando, reforçando o foco da Companhia no cliente premium.
- Em outubro, a Azul relançou o Espaço Azul, aprimorando a experiência de viagem com opções renovadas de alimentos e bebidas e benefícios de viagem prioritários. Complementada pelo espaço adicional para as pernas e pelo sistema de entretenimento individual a bordo da Azul, a nova oferta fortalece ainda mais a proposta premium da Companhia e sustenta seu foco contínuo na experiência do cliente e na qualidade da receita.

Mensagem da Administração

O terceiro trimestre mostrou que a transformação da Azul está funcionando. Estamos cumprindo as promessas que fizemos ao sair da reestruturação: fortalecer nossa posição de liquidez, redesenhar a malha em torno da rentabilidade e elevar a qualidade de nossos produtos e operações. Essas prioridades já se traduzem em margens melhores trimestre a trimestre e em geração recorrente de fluxo de caixa livre. Nada disso seria possível sem a dedicação e a paixão de nossos quase 15 mil Tripulantes.

Cumprindo nossos compromissos: neste trimestre atingimos os objetivos de financiamento que havíamos assumido. Em setembro, garantimos a linha de financiamento FNAC e sacamos a primeira parcela de R$1,3 bilhão, com os R$1,3 bilhão restantes previstos para o 4T26. Em outubro, o investimento de US$100 milhões da American Airlines na Azul foi aprovado e realizado. Também obtivemos a aprovação de uma linha de financiamento de combustível de até R$2,0 bilhões, garantida pelo Governo Federal brasileiro por meio do FGE, que financiará pagamentos de combustível das operações domésticas no 4T26 e no 1T27. Juntas, essas operações ampliam nossa base de financiamento de longo prazo, protegem a liquidez contra a volatilidade do preço do combustível e nos dão flexibilidade para executar nossa estratégia com confiança.

Um perfil de caixa mais forte: nosso negócio está aumentando a capacidade de se autofinanciar. Geramos mais de R$760 milhões de fluxo de caixa livre recorrente no trimestre, apesar do ambiente de combustível elevado. No mesmo período, pagamos aproximadamente R$370 milhões em juros semestrais do *exit financing*, mais de R$470 milhões em amortizações de dívida, R$140 milhões em depósitos de garantia e aproximadamente R$300 milhões das obrigações remanescentes do *Chapter 11*. A liquidez imediata encerrou o trimestre acima de R$4,0 bilhões, com alta de quase 12% em relação ao 2T26. Considerando o investimento de US$100 milhões recebido da American Airlines em outubro, a liquidez imediata pro forma atingiu R$4,6 bilhões, ou 21,1% da receita dos últimos doze meses.

Uma malha construída para a rentabilidade: gerenciamos a capacidade pelo retorno, não pelo volume. Em resposta aos preços mais altos do combustível, redirecionamos a capacidade em 2026 para longe das rotas de longa distância intensivas em combustível, com foco nos mercados premium onde nossa malha é forte. No 3T26, a capacidade total recuou 6,9% na comparação anual. Em relação ao 2T26, os ASKs domésticos aumentaram 5,2%, sustentados pela maior disponibilidade da frota e pela demanda sazonal do terceiro trimestre, enquanto os ASKs internacionais ficaram praticamente estáveis. Mesmo com a menor capacidade, a receita atingiu R$5,6 bilhões, apenas 1,8% abaixo do 3T25. Frente ao 2T26, as receitas operacionais cresceram 13,2%, refletindo o efeito dos reajustes de tarifas implementados para compensar parcialmente os preços mais altos do combustível. Essas ações de precificação sustentaram yields e receitas unitárias mais fortes, demonstrando avanço contínuo na qualidade da receita. Desde o lançamento de nossa estratégia de malha redesenhada no 2T25, o RASK cresceu mais de 22%, um dos melhores desempenhos de receita unitária do setor. Seguiremos alocando cada assento aos mercados onde ele gera mais valor.

Elevando o padrão de produto e confiabilidade: nossos clientes são a base da nossa estratégia de receita. Em outubro, relançamos o Espaço Azul como produto premium doméstico diferenciado, com serviço de bordo aprimorado, benefícios de viagem prioritários e mais conforto, além de entretenimento individual nos assentos e Wi-Fi rápido e gratuito. Os clientes responderam imediatamente, e o NPS do Espaço Azul subiu 14 pontos só em outubro. A Azul foi novamente a companhia aérea mais pontual do Brasil em todos os meses do 3T26, e o NPS geral melhorou por mais um trimestre consecutivo, atingindo os maiores níveis dos últimos anos. Nossos Tripulantes continuam definindo o padrão de serviço e confiabilidade do setor.

Transformando estratégia em rentabilidade: o EBITDA atingiu R$1,2 bilhão no trimestre, com margem de 21,4% e alta de 136% em relação ao 2T26. Isso foi impulsionado por uma demanda saudável e pela melhora da qualidade da receita. Por meio de precificação disciplinada, gestão de capacidade e foco nos clientes premium, recuperamos mais de 50% do aumento do preço do combustível no 2T26 e no 3T26 somados. O CASK subiu 22,1% na comparação anual, principalmente por causa dos preços mais altos do combustível e da menor capacidade, mas a tendência é de melhora. Frente ao 2T26, o CASK recuou 5,1%, principalmente em função da redução de 9,9% no custo do combustível por litro. O CASK ex-combustível reduziu 2,1%, refletindo uma melhor diluição dos custos fixos com o aumento de 4,0% na capacidade e a disciplina de custos contínua.

Olhando para frente, estamos confiantes no caminho que estamos trilhando. A demanda segue saudável, a operação e a satisfação dos clientes continuam melhorando, e cada marco que entregamos torna nosso balanço mais forte. A Azul está bem posicionada para seguir ampliando a rentabilidade, gerar fluxo de caixa livre e criar valor de longo prazo para nossos Clientes, Tripulantes e S*hareholders*.

John Rodgerson, CEO da Azul S.A.

Resultados Financeiros

As demonstrações de resultados e os dados operacionais devem ser lidos em conjunto aos comentários dos resultados trimestrais apresentados a seguir:

Demonstrações de Resultados (R$ milhões)[1]	3T26	3T25	% Δ	9M26	9M25	% Δ
Receita Líquida						
Transporte de passageiros	5.202,6	5.294,1	-1,7%	14.811,9	14.890,4	-0,5%
Cargas e outras receitas	433,1	442,9	-2,2%	1.273,8	1.183,4	7,6%
Receita líquida total	**5.635,7**	**5.737,0**	**-1,8%**	**16.085,7**	**16.073,8**	**0,1%**
Custos e despesas operacionais						
Combustível de aviação	(1.839,1)	(1.370,2)	34,2%	(5.140,9)	(4.330,9)	18,7%
Salários e benefícios	(763,0)	(596,8)	27,8%	(2.215,2)	(1.919,1)	15,4%
Depreciação e amortização	(644,2)	(717,4)	-10,2%	(1.967,7)	(2.295,4)	-14,3%
Outros aluguéis & ACMI	(184,4)	(172,2)	7,1%	(461,3)	(450,7)	2,3%
Tarifas aeroportuárias	(296,8)	(315,9)	-6,0%	(887,1)	(950,3)	-6,7%
Gastos com passageiros	(230,4)	(241,8)	-4,7%	(686,5)	(726,6)	-5,5%
Comerciais e publicidade	(293,5)	(230,5)	27,3%	(818,8)	(641,2)	27,7%
Manutenção e reparos	(252,3)	(167,5)	50,6%	(699,0)	(572,8)	22,0%
Outros	(571,9)	(654,5)	-12,6%	(1.763,3)	(1.966,0)	-10,3%
Total custos e despesas operacionais	**(5.075,6)**	**(4.466,7)**	**13,6%**	**(14.639,7)**	**(13.852,9)**	**5,7%**
Resultado Operacional	**560,1**	**1.270,4**	**-55,9%**	**1.446,0**	**2.220,9**	**-34,9%**
Margem operacional	9,9 %	22,1 %	-12,2 p.p.	9,0 %	13,8 %	-4,8 p.p.
EBITDA	**1.204,2**	**1.987,8**	**-39,4%**	**3.413,7**	**4.516,3**	**-24,4%**
Margem EBITDA	21,4 %	34,6 %	-13,3 p.p.	21,2 %	28,1 %	-6,9 p.p.
Resultado financeiro	**(724,5)**	**(1.914,5)**	**-62,2%**	**(1.228,1)**	**(788,6)**	**55,7%**
Receitas financeiras	398,4	43,3	820,4%	442,8	858,5	-48,4%
Despesas financeiras[2]	(1.078,4)	(2.876,5)	-62,5%	(3.133,8)	(6.887,9)	-54,5%
Instrumentos financeiros derivativos, líquidos[2]	(10,9)	(0,0)	n.a.	3,5	(20,0)	n.a.
Variações cambiais, líquidas	(33,7)	918,7	n.a.	1.459,4	5.260,9	-72,3%
Resultado antes do IR e contribuição social	**(164,5)**	**(644,2)**	**-74,5%**	**217,8**	**1.432,4**	**-84,8%**
Imposto de renda e contribuição social corrente	—	—	n.a.	**(1,9)**	**0,0**	6851,7%
Resultado líquido do período[2]	**(164,5)**	**(644,2)**	**-74,5%**	**215,9**	**1.432,3**	**-84,9%**
Margem líquida	-2,9 %	-11,2 %	+8,3 p.p.	1,3 %	8,9 %	-7,6 p.p.
Resultado líquido ajustado[2] [3]	**(121,5)**	**(1.562,9)**	**-92,2%**	**(1.236,7)**	**(3.855,3)**	**-67,9%**
Margem líquida ajustada[2] [3]	-2,2 %	-27,2 %	+25,1 p.p.	-7,7 %	-24,0 %	+16,3 p.p.

[1] Os resultados operacionais foram ajustados por itens não recorrentes totalizando R$373,6 milhões no 3T26. Para mais informações, consulte a página 7.
[2] Exclui os direitos de conversão relacionados às debêntures conversíveis reconhecidos no 3T25.
[3]Ajustado pelos resultados não realizados de derivativos e variação cambial.

Dados Operacionais[1]	3T26	3T25	% Δ	9M26	9M25	% Δ
ASK (milhões)	11.933	12.818	-6,9%	35.854	38.448	-6,7%
Doméstico	9.796	9.643	1,6%	28.951	29.537	-2,0%
Internacional	2.137	3.176	-32,7%	6.903	8.911	-22,5%
RPK (milhões)	9.808	10.846	-9,6%	29.467	31.739	-7,2%
Doméstico	7.948	8.134	-2,3%	23.464	24.219	-3,1%
Internacional	1.860	2.712	-31,4%	6.003	7.520	-20,2%
Taxa de ocupação (%)	82,2%	84,6%	-2,4 p.p.	82,2%	82,6%	-0,4 p.p.
Doméstico	81,1%	84,3%	-3,2 p.p.	81,0%	82,0%	-0,9 p.p.
Internacional	87,0%	85,4%	1,6 p.p.	87,0%	84,4%	2,6 p.p.
Tarifa média (R$)	676,6	656,2	3,1%	652,9	621,5	5,1%
Passageiros (milhares)	7.689	8.067	-4,7%	22.685	23.960	-5,3%
Horas-bloco	134.952	143.883	-6,2%	398.327	437.560	-9,0%
Utilização de aeronaves (horas/dia)[2]	11,5	11,9	-3,4%	11,4	11,8	-3,4%
Número de decolagens	72.947	77.428	-5,8%	214.051	236.536	-9,5%
Etapa média (Km)	1.217	1.301	-6,5%	1.248	1.288	-3,2%
Aeronaves de passageiros operacionais	161	185	-13,0%	161	185	-13,0%
Combustível de aviação (milhares de litros)	326.730	358.265	-8,8%	983.059	1.076.616	-8,7%
Combustível de aviação por ASK	27,4	27,9	-2,0%	27,4	28,0	-2,1%
ASK por FTE (milhares)	800,1	861,1	-7,1%	2.404,1	2.582,9	-6,9%
Funcionários equivalentes em tempo integral (FTE)	14.913	14.886	0,2%	14.913	14.886	0,2%
Yield (R$ centavos)	53,04	48,81	8,7%	50,27	46,92	7,1%
RASK (R$ centavos)	47,23	44,76	5,5%	44,86	41,81	7,3%
PRASK (R$ centavos)	43,60	41,30	5,6%	41,31	38,73	6,7%
CASK (R$ centavos)	42,54	34,85	22,1%	40,83	36,03	13,3%
CASK excluindo combustível (R$ centavos)	27,12	24,16	12,3%	26,49	24,77	7,0%
Custo de combustível por litro (R$)	5,63	3,82	47,2%	5,23	4,02	30,0%
Break-even da taxa de ocupação (%)	74,0%	65,9%	8,2 p.p.	74,8%	71,1%	3,7 p.p.
Taxa de câmbio média (R$ por US$)	5,14	5,45	-5,7%	5,15	5,66	-9,0%
Taxa de câmbio no fim do período	5,18	5,32	-2,6%	5,18	5,32	-2,6%
Inflação (IPCA/últimos 12 meses)	4,58%	4,81%	-0,2 p.p.	4,58%	4,81%	-0,2 p.p.
WTI (média por barril, US$)	86,95	65,21	33,3%	84,04	65,95	27,4%
Heating oil (US$ por galão)	3,77	2,30	63,6%	3,31	2,28	45,2%

[1] Os resultados operacionais foram ajustados por itens não recorrentes totalizando R$373,6 milhões no 3T26. Para mais informações, consulte a página 7.
[2] Exclui aeronaves Cessna e cargueiros.

Receita Operacional

No 3T26, a receita operacional total da Azul atingiu R$5,6 bilhões, redução de 1,8% em relação ao mesmo período do ano anterior, refletindo uma capacidade 6,9% menor. Em comparação com o 2T26, as receitas operacionais aumentaram 13,2%, ou R$657 milhões, com uma capacidade 4,0% maior, beneficiadas pelos reajustes tarifários implementados para compensar parcialmente os preços mais elevados de combustível. Essas iniciativas de precificação contribuíram para o fortalecimento dos *yields* e das receitas unitárias, demonstrando o contínuo avanço na qualidade das receitas da Companhia.

Nosso RASK e PRASK atingiram níveis recordes de R$47,23 centavos e R$43,60 centavos, respectivamente, crescendo 5,5% e 5,6% em relação ao mesmo período do ano anterior e 8,8% e 9,6% em comparação ao 2T26. No 3T26, nossas unidades de negócio *beyond-the-metal* representaram 20% do RASK, com uma contribuição unitária de R$9,49 centavos.

A receita de cargas e outras totalizou R$433,1 milhões, 2,2% menor do que no 3T25, principalmente em função da redução de nossas operações internacionais, que impactou o desempenho da nossa logística internacional. Esse efeito foi parcialmente compensado pelo melhor desempenho da operação de logística doméstica, que cresceu 18,6% na comparação anual. Em relação ao 2T26, as receitas de logística aumentaram 3,6%, impulsionadas pelo fortalecimento das operações de cargueiros, sustentadas por margens saudáveis, além da melhora do desempenho do negócio de fretamento.

R$ centavos[1]	3T26	3T25	% Δ	9M26	9M25	% Δ
Receita líquida por ASK						
Transporte de passageiros	43,60	41,30	5,6%	41,31	38,73	6,7%
Cargas e outras receitas	3,63	3,46	5,0%	3,55	3,08	15,4%
Receita líquida (RASK)	**47,23**	**44,76**	**5,5%**	**44,86**	**41,81**	**7,3%**
Custos e despesas operacionais por ASK						
Combustível de aviação	(15,41)	(10,69)	44,2%	(14,34)	(11,26)	27,3%
Salários e benefícios	(6,39)	(4,66)	37,3%	(6,18)	(4,99)	23,8%
Depreciação e amortização	(5,40)	(5,60)	-3,5%	(5,49)	(5,97)	-8,1%
Outros aluguéis & ACMI	(1,55)	(1,34)	15,1%	(1,29)	(1,17)	9,8%
Tarifas aeroportuárias	(2,49)	(2,46)	0,9%	(2,47)	(2,47)	0,1%
Gastos com passageiros	(1,93)	(1,89)	2,4%	(1,91)	(1,89)	1,3%
Comerciais e publicidade	(2,46)	(1,80)	36,8%	(2,28)	(1,67)	36,9%
Manutenção e reparos	(2,11)	(1,31)	61,8%	(1,95)	(1,49)	30,9%
Outras despesas operacionais, líquidas	(4,79)	(5,11)	-6,1%	(4,92)	(5,11)	-3,8%
Total custos e despesas operacionais (CASK)	**(42,54)**	**(34,85)**	**22,1%**	**(40,83)**	**(36,03)**	**13,3%**
Resultado operacional por ASK (RASK-CASK)	**4,69**	**9,91**	**-52,6%**	**4,03**	**5,78**	**-30,2%**

[1]Os resultados operacionais foram ajustados por itens não recorrentes.

Custos e Despesas Operacionais

No 3T26, as despesas operacionais totalizaram R$5,1 bilhões, um aumento de 13,6% comparado ao 3T25, principalmente devido aos maiores preços do combustível. Em comparação ao 2T26, as despesas operacionais diminuíram 1,2%, apesar de uma capacidade 4,0% maior. Esse resultado reflete uma melhor diluição dos custos fixos e a contínua disciplina de custos.

Os custos por ASK foram de R$42,54 centavos, 22,1% maior ao registrado no 3T25, impulsionados principalmente pelo aumento de 47,2% no custo do combustível e pela redução de 6,9% na capacidade. Em comparação ao 2T26, o CASK reduziu 5,1%, principalmente devido à queda de 9,9% no custo de combustível por litro. O CASK ex-combustível foi de R$27,12 centavos, 2,1% inferior ao registrado no 2T26, refletindo uma melhor diluição dos custos fixos em função da maior capacidade e a contínua disciplina de custos.

A composição de nossas principais despesas operacionais em comparação com o 3T25 é a seguinte:

- **Combustível de aviação** aumentou 34,2%, totalizando R$1.839,1 milhões, impulsionado principalmente pelo aumento de 47,2% no preço por litro, parcialmente compensado pela menor capacidade, além de uma melhora de 2,0% no consumo de combustível por ASK, decorrente da maior utilização de nossa frota de última geração.

- **Salários e benefícios** aumentaram 27,8% em comparação ao 3T25, impulsionados pelos investimentos em retenção, contratação e treinamento de tripulantes para suportar as operações futuras, além do reajuste salarial de 5% decorrente dos acordos coletivos aplicáveis a todos os funcionários do setor aéreo no Brasil. Em comparação ao 2T26, salários e benefícios cresceram apenas 2,4%, abaixo do aumento de 4,0% da capacidade, refletindo uma melhor diluição desses custos à medida que as operações ganharam escala.

- **Depreciação e amortização** reduziram 10,2% ou R$73,2 milhões, principalmente devido à redução nos ativos de direito de uso após as renegociações de arrendamentos realizadas durante a reestruturação, parcialmente compensada pela expansão da frota de E2 em relação ao 3T25, como parte do nosso contínuo processo de transformação da frota.

- **Outros aluguéis & ACMI** aumentaram R$12,2 milhões em comparação ao 3T25, principalmente devido à parceria ACMI, implementada para compensar a redução temporária da capacidade internacional.

- **Tarifas aeroportuárias** reduziram 6,0% ou R$19,1 milhões, em razão da adoção de uma estratégia de crescimento de capacidade mais moderada, com redução de 5,8% nas decolagens comparado ao 3T25.

- **Gastos com passageiros** reduziram 4,7% ou R$11,3 milhões, devido principalmente à redução de 4,7% no número de passageiros transportados.

- **Comerciais e publicidade** aumentaram R$63,0 milhões, refletindo principalmente maiores custos de incentivos associados ao aumento das tarifas e ao forte desempenho das receitas da operação de logística doméstica, que cresceram 18,6%, resultando em maiores comissões.

- **Manutenção e reparos** aumentaram 50,6% comparado ao 3T25, devido principalmente ao maior volume de eventos de manutenção no período, parcialmente compensado pela valorização de 5,7% do real frente ao dólar. A comparação anual também foi impactada por uma base de despesas mais baixa no 3T25, que se beneficiou de créditos e reduções de custos negociados como parte do processo de *Chapter 11*.

- **Outros** reduziram R$82,6 milhões, principalmente devido a menores contingências legais. Esse resultado reflete a melhora do desempenho operacional em 2026, com menos interrupções de voo, além de uma estratégia de defesa jurídica mais robusta. A redução foi parcialmente compensada pela inflação anual de 4,6%.

Resultado Não-Operacional

Resultado financeiro líquido (R$ milhões)[1]	3T26	3T25	% Δ	9M26	9M25	% Δ
Despesa financeira líquida	(679,9)	(2.833,3)	-76,0%	(2.691,1)	(6.029,4)	-55,4%
Instrumentos financeiros derivativos, líquidos	(10,9)	(0,0)	n.a.	3,5	(20,0)	n.a.
Variações monetárias e cambiais, líquidas	(33,7)	918,7	n.a.	1.459,4	5.260,9	-72,3%
Resultado financeiro líquido	**(724,5)**	**(1.914,5)**	**-62,2%**	**(1.228,1)**	**(788,6)**	**55,7%**

[1]Exclui os direitos de conversão relacionados às debêntures conversíveis reconhecidos no 3T25.

Despesas financeiras líquidas foram de R$679,9 milhões no trimestre, principalmente devido aos R$244,7 milhões em juros acumulados sobre empréstimos e financiamentos no 3T26, R$457,5 milhões em juros acumulados relacionados a arrendamentos reconhecidos conforme as regras do IFRS 16 e R$147,5 milhões referentes aos juros pagos sobre recebíveis de cartão de crédito antecipados.

Instrumentos financeiros derivativos, líquidos registraram uma perda de R$10,9 milhões no 3T26, refletindo a implementação de contratos de NDF (*Non-Deliverable Forward*) para mitigar a exposição cambial relacionada a determinadas obrigações financeiras denominadas em moeda estrangeira.

Variações monetárias e cambiais, líquidas registraram uma perda de R$33,7 milhões no 3T26, em decorrência da desvalorização de 0,1% do real frente ao dólar norte-americano, considerando a taxa de câmbio de fechamento do período em relação ao 2T26.

Reconciliação de Itens Não-Recorrentes

Os resultados operacionais apresentados neste release incluem determinados itens não recorrentes, principalmente relacionados à execução do plano de reestruturação da Companhia. Esses itens já eram previstos como parte do processo de reestruturação e não representam novos ou inesperados desdobramentos. Dessa forma, a Companhia considera que esses itens devem ser excluídos da avaliação do desempenho operacional recorrente e da comparação dos resultados entre períodos.

No 3T26, nossos resultados operacionais foram ajustados por itens não recorrentes totalizando R$373,6 milhões, principalmente relacionados a:

- **Salários e benefícios:** R$1,2 milhão referentes a despesas de folha de pagamento relacionadas à preservação de aeronaves.
- **Outros aluguéis & ACMI:** R$14,4 milhões em custos relacionados a motores sobressalentes devido à suspensão de contratos com fabricantes (OEM) como parte do nosso processo de reestruturação.
- **Gastos com passageiros:** R$0,1 milhão, relacionado a interrupções operacionais temporárias ocorridas durante o trimestre, resultando em despesas pontuais de atendimento e recuperação de clientes.
- **Comerciais e publicidade:** R$6,8 milhões referentes à provisão para perdas de crédito esperadas reconhecida no período, principalmente relacionada a contas a receber de uma empresa local em processo de recuperação judicial.
- **Manutenção e reparos:** R$47,9 milhões em despesas não recorrentes relacionadas à preservação de aeronaves, à baixa de contratos com fabricantes (OEM) e à baixa de peças de reposição associadas ao processo de reestruturação.
- **Outros:** R$303,1 milhões compostos por R$204,2 milhões de despesas relacionadas a aeronaves rejeitadas, R$56,8 milhões em honorários de consultores da reestruturação e outros itens não recorrentes, além de R$42,1 milhões referentes a despesas não caixa associadas ao plano de remuneração baseado em ações relacionado ao processo de reestruturação.

A tabela abaixo apresenta a reconciliação entre os valores reportados e os valores ajustados, excluindo os itens não recorrentes:

Ajustes Não-recorrentes do 3T26	Reportado	Ajuste	Ajustado
Receita Líquida			
Transporte de passageiros	5.202,6	—	5.202,6
Cargas e outras receitas	433,1	—	433,1
Receita líquida total	**5.635,7**	**—**	**5.635,7**
Custos e despesas operacionais			
Combustível de aviação	1.839,1	—	1.839,1
Salários e benefícios	764,2	(1,2)	763,0
Depreciação e amortização	644,2	—	644,2
Outros aluguéis & ACMI	198,8	(14,4)	184,4
Tarifas aeroportuárias	296,8	—	296,8
Gastos com passageiros	230,5	(0,1)	230,4
Comerciais e publicidade	300,3	(6,8)	293,5
Manutenção e reparos	300,3	(47,9)	252,3
Outros	875,0	(303,1)	571,9
Total custos e despesas operacionais	**5.449,2**	**(373,6)**	**5.075,6**
Resultado Operacional	**186,5**	**373,6**	**560,1**
Margem operacional	3,3%	+6,6 p.p.	9,9%
EBITDA	**830,6**	**373,6**	**1.204,2**
Margem EBITDA	14,7%	+6,6 p.p.	21,4%

Reconciliação da Visão Gerencial de EBITDA e Fluxo de Caixa

A reconciliação abaixo apresenta uma correlação entre os números reportados conforme as normas IFRS e a Visão Gerencial da Companhia, que a Azul acredita proporcionar maior transparência aos investidores sobre a economia do negócio:

Reconciliação de EBITDA e caixa (R$ milhões)	IFRS	Reclassificações			Não-recorrente		Visão Gerencial
		Antecipação	Arrendamento	Capex	EBITDA	Não-EBITDA	
EBITDA	**830,6**	**—**	**—**	**—**	**373,6**	**—**	**1.204,2**
Itens não-caixa no EBITDA[2]	81,5	—	—	—	(171,0)	—	(89,4)
Itens não-EBITDA no Caixa[3]	(0,6)	—	—	—	—	—	(0,6)
Capital de giro	1.174,0	(656,7)	21,3	330,0	(91,5)	87,6	864,6
Capex	(194,3)	—	—	(373,4)	—	74,7	(493,1)
Fluxo de caixa recorrente (ex. aluguel)	**1.891,3**	**(656,7)**	**21,3**	**(43,5)**	**111,2**	**162,3**	**1.485,8**
Aluguel de aeronaves	(647,9)	—	(103,3)	—	—	29,0	(722,2)
Fluxo de caixa recorrente	**1.243,3**	**(656,7)**	**(82,0)**	**(43,5)**	**111,2**	**191,3**	**763,6**
Juros pagos, líquido	(638,6)	147,5	82,0	3,1	—	—	(406,1)
Fluxo de caixa alavancado recorrente	**604,8**	**(509,3)**	**—**	**(40,4)**	**111,2**	**191,3**	**357,6**
Itens não-recorrentes	—	—	—	—	(111,2)	(191,4)	(302,5)
Antecipação de contas a receber	—	509,3	—	—	—	—	509,3
Fluxo de caixa alavancado	**604,8**	**—**	**—**	**(40,4)**	**—**	**—**	**564,4**
Capex de crescimento	—	—	—	(1,2)	—	—	(1,2)
Repagamento de dívidas	(522,7)	—	—	41,6	—	—	(481,1)
Depósitos relacionados à empréstimos e financiamentos	(142,0)	—	—	—	—	—	(142,0)
Levantamento de capital	1.338,7	—	—	—	—	—	1.338,7
Impacto do câmbio no caixa	(4,5)	—	—	—	—	—	(4,5)
Alterações no caixa	**1.274,1**	**—**	**—**	**—**	**—**	**—**	**1.274,1**
Caixa no início do período	1.268,9	—	—	—	—	—	1.268,9
Caixa final	**2.543,0**	**—**	**—**	**—**	**—**	**—**	**2.543,0**
Contas a Recebíveis de cartão de crédito	800,0	—	—	—	—	—	800,0
Outras contas a receber	747,1	—	—	—	—	—	747,1
Liquidez Final	**4.090,1**	**—**	**—**	**—**	**—**	**—**	**4.090,1**

[1] As reclassificações da Visão Gerencial apresentadas acima representam apenas alterações de apresentação dentro das linhas da demonstração do resultado e do fluxo de caixa, e não afetam as demonstrações financeiras da Azul preparadas de acordo com o IFRS. A Visão Gerencial é apresentada com o objetivo de facilitar o entendimento das operações subjacentes em relação às reclassificações mencionadas. As demonstrações financeiras consolidadas da Azul, conforme IFRS, permanecem como a única base para os reportes estatutários. As linhas da Visão Gerencial são derivadas exclusivamente das demonstrações financeiras consolidadas IFRS da Azul e são construídas por meio de um conjunto definido de reclassificações operacionais.
[2] Os itens não caixa do EBITDA incluem R$42,1 milhões referentes ao plano de incentivo baseado em ações e R$128,9 milhões relacionados a aeronaves rejeitadas e outros itens relacionados ao processo de reestruturação.
[3] Os itens de caixa não EBITDA incluem outros custos de transações financeiras, parcialmente compensados por ganhos cambiais realizados no trimestre.

Reclassificações

- **Adiantamentos:** na visão gerencial, os adiantamentos de recebíveis de cartão de crédito são apresentados separadamente das variações usuais nas contas a receber, a fim de oferecer maior transparência aos investidores.
- **Arrendamentos:** na visão gerencial, são incorporados o componente de juros dos pagamentos de arrendamentos operacionais e financeiros, bem como o componente principal dos arrendamentos financeiros, além de quaisquer depósitos de garantia pagos no trimestre.
- **Capex:** na visão gerencial, itens de Capex reconhecidos nas atividades de financiamento (Capex financiado) e no capital de giro (como reservas de manutenção e adiantamentos a fornecedores) são realocados para a linha de Capex.

Itens não recorrentes que impactaram o EBITDA no período totalizaram R$373,6 milhões. Desse montante, R$171,0 milhões foram itens relacionados ao EBITDA sem efeito caixa, associados ao plano de incentivo baseado em ações e a baixas contábeis associadas a aeronaves rejeitadas em decorrência da reestruturação abrangente. Adicionalmente, R$111,2 milhões foram desembolsados no período e referem-se a honorários de consultores e outros pagamentos diferidos relacionados ao processo de reestruturação, enquanto R$91,5 milhões foram ajustados contra o capital de giro. Consulte a página 7 para informações detalhadas sobre cada item não recorrente que ajusta o EBITDA no período.

Itens não recorrentes que não impactaram o EBITDA no período totalizaram R$191,3 milhões:

- **Variação no Capital de Giro** na Visão Gerencial foi ajustada em R$87,6 milhões no 3T26, principalmente em função de penalidades relacionadas a aeronaves rejeitadas e valores de períodos anteriores que foram renegociados durante o processo de reestruturação para pagamento neste trimestre, incluindo acordos para liquidação de tributos com o governo e montantes devidos a fornecedores referentes a períodos anteriores.
- **Capex:** a Azul pagou R$74,7 milhões em manutenção capitalizada diferida no 3T26, referente a serviços concluídos em períodos anteriores e cujo pagamento foi negociado para ser postergado.
- **Leases:** a Azul efetuou R$29,0 milhões em pagamentos de aluguel diferidos durante o 3T26, relacionados a acordos anteriores de tolerância ("*forbearance*") com arrendadores, finalizados após ambas as partes concluírem a reestruturação dos termos de arrendamento da Companhia.

Liquidez e Financiamentos

A Azul encerrou o terceiro trimestre com liquidez imediata de R$4,1 bilhões, representando 18,7% da receita dos últimos doze meses. Incluindo o investimento de US$100 milhões recebido da American Airlines em outubro, a liquidez imediata atingiu aproximadamente R$4,6 bilhões, ou 21,1% da receita dos últimos doze meses.

No trimestre, pagamos R$302,5 milhões em itens não recorrentes relacionados ao nosso processo de reestruturação, conforme planejado, aproximadamente R$370 milhões em juros semestrais do *exit financing* e mais de R$600 milhões em amortizações de dívida e depósitos de garantia. Em setembro, a Azul realizou com sucesso o saque da primeira tranche de R$1,3 bilhão da linha de financiamento FNAC, reforçando ainda mais sua liquidez e flexibilidade financeira. Os R$1,3 bilhão remanescentes devem estar disponíveis no 4T26.

Em outubro, a Azul anunciou uma operação de financiamento de até R$2,0 bilhões, apoiada por uma garantia do Governo Federal brasileiro, que fornecerá recursos para o pagamento de combustível de aviação relacionado às operações domésticas da companhia no 4T26 e 1T27.

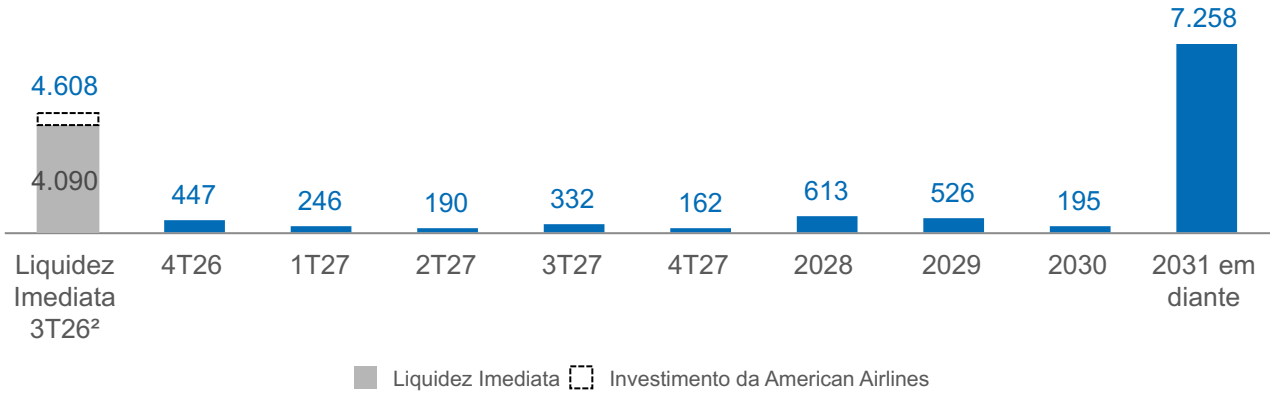
Contas a receber reduziram 41,6%, ou R$1.100,5 milhões, em relação a 30 de setembro de 2025, impulsionadas principalmente por uma decisão estratégica deliberada de antecipar os recebíveis de cartão de crédito disponíveis. No Brasil, esses recebíveis estão predominantemente vinculados a passagens já voadas, eliminando o risco de crédito do portador do cartão e permitindo acesso imediato aos recursos sem retenções. Essa estrutura oferece à Azul flexibilidade significativa de liquidez, já que os recebíveis podem ser antecipados a um custo mínimo quando necessário.

Em 30 de setembro de 2026, a Companhia possuía saldo de R$800,0 milhões em recebíveis de cartão de crédito (R$1.611,0 milhões em 30 de setembro de 2025).

Liquidez (R$ milhões)	**3T26**	**2T26**	**% Δ**	**3T25**	**% Δ**
Caixa e equivalentes de caixa	2.543,0	1.268,9	100,4%	652,6	289,7%
Investimentos de curto-prazo	—	—	n.a.	143,3	n.a.
Contas a receber	1.547,1	2.390,3	-35,3%	2.647,6	-41,6%
Liquidez imediata	**4.090,1**	**3.659,2**	**11,8%**	**3.443,5**	**18,8%**
Caixa como % da receita líquida UDM	18,7%	16,6%	+2,0 p.p.	15,9%	+2,8 p.p.

O cronograma de amortização da dívida da Azul em 30 de setembro de 2026 é apresentado abaixo. O gráfico converte a dívida denominada em dólares para reais utilizando a taxa de câmbio de fechamento do trimestre de R$5,18.

Amortização do Principal da Dívida em 30 de setembro de 2026[1]
(R$ milhões convertidos à taxa de R$5,18 por dólar)



[1]Exclui aproximadamente R$305 milhões em obrigações de PDP com vencimento no 4T26, que serão extintas assim que as aeronaves forem adquiridas pelo arrendador.
[2]A Liquidez imediata do 3T26 inclui o investimento de US$100 milhões recebido da American Airlines em outubro.

Comparado ao 2T26, a dívida bruta aumentou 5,7%, ou R$1.224,1 milhões, totalizando R$22.639,9 milhões. O aumento foi impulsionado principalmente pelo saque da primeira parcela de R$1,3 bilhão da linha de financiamento FNAC, realizado em setembro, e pelo crescimento dos passivos de arrendamento decorrente da incorporação de duas aeronaves A330, duas E2 e um cargueiro A321 à frota. Os arrendamentos financeiros também aumentaram após uma operação de *sale and leaseback* envolvendo quatro motores E2. Esses efeitos foram parcialmente compensados pela liquidação antecipada de aproximadamente R$400 milhões de dívida de maior custo e pelo pagamento de aproximadamente R$370 milhões de juros semestrais do *exit financing*.

Arrendamento, Empréstimos e Financiamentos (R$ milhões)[1]	**3T26**	**2T26**	**% Δ**	**3T25**	**% Δ**
Passivo de arrendamento	11.575,6	11.109,9	4,2%	15.645,1	-26,0%
Dívidas de arrendamento	—	—	n.a.	730,9	n.a.
Arrendamento financeiro	673,8	421,9	59,7%	613,3	9,9%
Outros empréstimos e financiamentos de aeronaves	660,7	529,4	24,8%	984,6	-32,9%
Outros empréstimos, financiamentos e debêntures	9.729,9	9.354,7	4,0%	19.341,4	-49,7%
% da dívida não relacionada à aeronave em moeda local	17,0%	15,1%	+1,9 p.p.	6,6%	+10,4 p.p.
% da dívida total em moeda local	7,3%	6,6%	+0,7 p.p.	2,7%	+4,6 p.p.
Dívida bruta	**22.639,9**	**21.415,9**	**5,7%**	**37.315,2**	**-39,3%**

[1]Considera o efeito de hedges sobre a dívida. Exclui debêntures conversíveis e notas de fabricantes no 3T25.

A tabela abaixo apresenta informações adicionais relacionadas aos nossos pagamentos de empréstimos e financiamentos no 3T26:

Pagamentos de empréstimos e financiamentos (R$ milhões)	**3T26**	**2T26**	**% Δ**	**3T25**	**% Δ**
Pagamento de empréstimos e financiamentos	472,5	88,0	437,0%	46,5	916,8%
Juros de empréstimos e financiamentos	414,9	40,2	933,0%	32,4	1.179,6%
Total de pagamentos de empréstimos e financiamentos	**887,5**	**128,2**	**592,5%**	**78,9**	**1.024,8%**

A tabela abaixo apresenta informações adicionais relacionadas aos nossos pagamentos de juros no 3T26 de acordo com IFRS:

Pagamento de juros (R$ milhões)	3T26	2T26	% Δ	3T25	% Δ
Juros sobre dívidas e financiamentos	414,9	40,2	933,0%	32,4	1.179,6%
Juros sobre arrendamentos	82,0	53,6	52,9%	86,0	-4,6%
Juros sobre antecipação de recebíveis de cartão de crédito	147,5	66,8	120,7%	57,8	155,0%
Outros juros	(5,8)	20,3	n.a.	2,6	n.a.
Total do pagamento de juros	**638,6**	**180,9**	**253,1%**	**178,8**	**257,1%**

A Visão Gerencial reclassifica as despesas de juros associadas à antecipação de recebíveis de cartão de crédito, aos arrendamentos operacionais e aos financiamentos de aeronaves, bem como os juros dos financiamentos de motores, para "Antecipações de Recebíveis de Cartão de Crédito", "Aluguéis" e "Capex", respectivamente. Os juros gerenciais totalizaram R$406,1 milhões no trimestre, conforme demonstrado abaixo:

Pagamento de juros líquido (R$ milhões)	IFRS	Reclassificações			Visão Gerencial
		Antecipação	Arrendamento	Capex	
Juros sobre dívidas e financiamentos	414,9	—	—	(3,1)	411,9
Juros sobre arrendamentos	82,0	—	(82,0)	—	—
Juros sobre antecipação de recebíveis de cartão de crédito	147,5	(147,5)	—	—	—
Outros juros	(5,8)	—	—	—	(5,8)
Total do pagamento de juros	**638,6**	**(147,5)**	**(82,0)**	**(3,1)**	**406,1**

Em 30 de setembro de 2026, o prazo médio de vencimento da dívida da Azul, excluindo passivos de arrendamento, era de 3,7 anos, com uma taxa média de juros sobre a dívida em dólares de 9,9%. A taxa média de juros da dívida em moeda local era de 9,0%, ou CDI -4,0%, enquanto a taxa média de juros sobre obrigações denominadas em dólares era de 9,9%.

O índice de alavancagem da Azul, medido pela relação entre dívida líquida e EBITDA UDM e considerando a liquidez imediata, foi de 3,3x, uma redução de 1,9 vezes em relação ao ano anterior. Ao considerar a liquidez disponível, a alavancagem da Companhia foi de 3,5x. A alavancagem no 3T26 foi negativamente impactada pela menor geração de EBITDA decorrente dos preços mais elevados de combustível.

Principais Indicadores de Dívida (R$ milhões)	3T26	2T26	% Δ	3T25	% Δ
Caixa[1]	2.543,0	1.268,9	100,4%	795,9	219,5%
Recebíveis de cartão de crédito	800,0	1.456,7	-45,1%	1.611,0	-50,3%
Outros recebíveis	747,1	933,6	-20,0%	1.036,6	-27,9%
Dívida bruta[2]	22.639,9	21.415,9	5,7%	37.315,2	-39,3%
Dívida líquida c/ Recebíveis de cartão de crédito	19.296,9	18.690,3	3,2%	34.908,3	-44,7%
Dívida líquida / EBITDA (UDM) c/ Recebíveis de cartão de crédito[3]	3,5x	3,0x	0,5x	5,4x	-1,9x
Dívida líquida c/ Outros recebíveis	18.549,8	17.756,7	4,5%	33.871,7	-45,2%
Dívida líquida / EBITDA (UDM) c/ Outros recebíveis[4]	3,3x	2,8x	0,5x	5,2x	-1,9x

[1] Inclui caixa, equivalentes de caixa e investimentos de curto prazo.
[2] Exclui instrumentos conversíveis e as notas dos fabricantes de aeronaves (OEM).
[3] Dívida líquida / EBITDA (UDM) considera liquidez disponível.
[4] Dívida líquida / EBITDA (UDM) considera liquidez imediata.

Frota

Em 30 de setembro de 2026, a Azul possuía uma frota disponível para operação de 161 aeronaves. A idade média era de 7,9 anos, excluindo as aeronaves Cessna. A Azul encerrou o 3T26 com mais de 90% de sua capacidade doméstica operada por aeronaves de última geração, percentual significativamente superior ao de qualquer outra companhia aérea da região.

Frota Disponível	3T26	2T26	% Δ	3T25	% Δ
Airbus widebody	6	5	20,0%	12	-50,0%
Airbus narrowbody	55	53	3,8%	57	-3,5%
Embraer E2	44	42	4,8%	37	18,9%
Embraer E1	7	8	-12,5%	25	-72,0%
ATR	25	23	8,7%	31	-19,4%
Cessna	24	24	-	23	4,3%
Frota operacional de passageiros total	**161**	**155**	**3,9%**	**185**	**-13,0%**

A tabela abaixo apresenta informações adicionais relacionadas à nossa Visão Gerencial dos pagamentos de arrendamento no 3T26:

Aluguel (R$ milhões)	IFRS	Reclassificações	Não-recorrente	Visão Gerencial
		Arrendamento	Fora do Período	
Aluguel	647,9	—	(29,0)	618,9
Juros sobre arrendamentos	—	82,0	—	82,0
Depósito de garantia	—	21,3	—	21,3
Total pagamentos de aluguel	**647,9**	**103,3**	**(29,0)**	**722,2**

Reclassificações: Sob o IFRS 16, apenas os pagamentos do principal referentes a arrendamentos operacionais são classificados como “Arrendamentos” no fluxo de caixa das atividades de financiamento. A Visão Gerencial incorpora o componente de juros de arrendamentos operacionais e financeiros, no valor de R$82,0 milhões, bem como os depósitos de garantia de R$21,3 milhões contabilizados como variação no capital de giro segundo o IFRS.

Não Recorrente: A Visão Gerencial exclui o impacto dos pagamentos de aluguel referentes a períodos anteriores e penalidades por atraso na devolução de aeronaves, que totalizaram R$29,0 milhões no trimestre.

Capex

As despesas com capex conforme apresentado em nosso fluxo de caixa das atividades de investimento, excluindo investimentos de curto prazo e operações de sale and leaseback, totalizaram R$277,0 milhões no 3T26, principalmente devido à capitalização de revisões de motores e à aquisição de peças de reposição no trimestre. Esse valor não inclui pagamentos antecipados e reservas de manutenção.

Capex (R$ milhões)	3T26	3T25	% Δ	9M26	9M25	% Δ
Aeronaves e manutenção pesada	220,5	61,9	256,4%	359,6	198,0	81,6%
Ativos intangíveis	38,9	27,5	41,7%	118,2	74,9	57,8%
Pagamentos antecipados para aquisição de aeronaves	—	—	n.a.	—	—	n.a.
Outros	17,5	27,9	-37,1%	38,8	46,1	-15,9%
Capex	**277,0**	**117,2**	**136,3%**	**516,5**	**319,0**	**61,9%**
Operações de sale and leaseback. líquida	(82,6)	—	n.a.	(122,3)	(30,7)	298,3%
Capex líquido	**194,3**	**117,2**	**65,8%**	**394,3**	**288,3**	**36,8%**

Determinados itens que a Azul considera como capex são reconhecidos no capital de giro, em juros e em atividades de financiamento sob o IFRS. O capex gerencial do 3T26 totalizou R$493,1 milhões, impulsionado por essas reclassificações, conforme demonstrado abaixo:

- R$169,4 milhões em pagamentos antecipados de manutenção reclassificados de variação em outros ativos e variação em contas a pagar para capex.
- R$3,1 milhões relacionados a juros sobre financiamento de manutenção de motores reclassificados de juros pagos para capex.
- R$41,6 milhões relacionados a amortizações da linha de financiamento de manutenção de motores reclassificados de pagamentos de dívida para capex.
- R$160,6 milhões em pagamentos de reservas de manutenção reclassificados de variação em outros ativos e variação em contas a pagar para capex.
- R$1,2 milhão relacionado a pré pagamentos de aeronaves e pagamentos de redelivery reclassificados de capex para capex de crescimento.

Não Recorrente: No 3T26, a Azul pagou R$74,7 milhões em capex anteriormente diferidos, que foram reclassificados na Visão Gerencial.

Capex líquido (R$ milhões)	IFRS	Reclassificações Capex	Não-recorrente Fora do Período	Visão Gerencial
Capex	194,3	—	(74,7)	119,6
Pré pagamentos	—	169,4	—	169,4
Juros sobre dívidas e financiamentos	—	3,1	—	3,1
Repagamento dívida	—	41,6	—	41,6
Reserva de manutenção	—	160,6	—	160,6
Capex de crescimento	—	(1,2)	—	(1,2)
Total pagamento de capex	**194,3**	**373,4**	**(74,7)**	**493,1**
Total capex de crescimento	—	1,2	—	1,2

Conferência de Resultados

Quinta-feira, 12 de novembro de 2026
12:00 (horário de Brasília) | 10:00 (EST)
Brasil: +55 11 4632 2236 ou +55 11 4632 2237
Estados Unidos: +1 360 209 5623 ou +1 386 347 5053
Código: 832 2591 7967
Webcast: Conferência de Resultados 3T26

Sobre a Azul
A Azul S.A. (B3: AZUL3; NYSE: AZUL), a maior companhia aérea do Brasil em número de cidades atendidas, oferece mais de 800 voos diários para mais de 140 destinos. Com uma frota operacional de mais de 160 aeronaves e mais de 14 mil tripulantes, a companhia possui uma malha de 280 rotas diretas. Em 2020, foi eleita a melhor companhia aérea do mundo pelo TripAdvisor, sendo a primeira vez que uma empresa brasileira conquistou o primeiro lugar no Traveler's Choice Awards. Para mais informações, visite ri.voeazul.com.br.

Contato:
Relações com Investidores
Tel: +55 11 4831 2880
invest@voeazul.com.br

Relações com Imprensa
Tel: +55 11 98196 1035
imprensa@voeazul.com.br

Balanço Patrimonial – IFRS

(R$ milhões)	30 de setembro de 2026	30 de junho de 2026	30 de setembro de 2025
Ativo	**32.206,8**	**30.784,9**	**27.626,2**
Circulante	**6.476,6**	**6.292,5**	**7.298,8**
Caixa e equivalentes de caixa	2.543,0	1.268,9	652,6
Investimentos de curto-prazo	—	—	1.112,9
Contas a receber	1.547,1	2.390,3	2.647,6
Estoques	1.091,6	1.095,9	1.022,2
Depósitos em garantia e reservas para manutenção	257,7	308,7	414,0
Tributos a recuperar	134,0	207,6	241,0
Instrumentos financeiros derivativos	—	5,0	—
Despesas antecipadas	457,6	519,9	327,5
Outros ativos	445,5	496,2	880,9
Ativo não circulante	**25.730,3**	**24.492,4**	**20.327,4**
Depósitos em garantia e reservas para manutenção	2.663,0	2.500,7	3.968,4
Outros ativos	8.182,4	8.160,3	651,9
Direito de uso – aeronaves e outros bens	8.786,1	8.137,3	9.505,0
Direito de uso – manutenção	2.065,9	1.708,7	1.778,0
Imobilizado	2.515,3	2.448,1	2.877,9
Intangível	1.517,5	1.537,2	1.546,3
Passivo e patrimônio líquido	**32.206,8**	**30.784,9**	**27.626,2**
Passivo circulante	**15.775,1**	**14.891,9**	**26.828,3**
Empréstimos e financiamentos	1.530,2	1.347,7	11.291,8
Instrumentos conversíveis	—	—	54,4
Arrendamento	2.724,5	2.591,2	3.965,4
Arrendamento - Notes	—	—	62,9
Fornecedores	2.768,9	2.637,0	3.477,6
Transportes a executar	6.816,7	6.261,5	6.006,9
Salários e benefícios	625,7	564,4	610,2
Seguros a pagar	5,7	10,8	14,8
Tributos a recolher	209,2	184,7	105,6
Instrumentos financeiros derivativos	6,7	2,5	—
Provisões	299,7	376,9	405,2
Tarifas aeroportuárias	748,4	804,3	711,5
Outros	39,3	111,1	122,0
Passivo Não circulante	**22.081,9**	**21.047,8**	**28.204,6**
Empréstimos e financiamentos	8.860,4	8.536,3	9.034,1
Instrumentos conversíveis	—	—	495,9
Arrendamento	9.524,9	8.940,7	12.293,0
Arrendamento - Notes	—	—	668,0
Fornecedores	96,0	131,5	1.534,8
Provisões	1.594,6	1.425,4	2.468,2
Tarifas aeroportuárias	818,9	820,3	733,9
Outros	1.187,2	1.193,7	976,7
Patrimônio líquido	**(5.650,1)**	**(5.154,9)**	**(27.406,7)**
Capital social	21.685,8	21.685,8	7.060,8
Adiantamento para futuro aumento de capital	1,1	1,1	—
Reserva de capital	3.270,0	3.227,2	(1.407,0)
Ações em tesouraria	—	—	(3,1)
Outros resultados abrangentes	4,9	4,9	5,9
Prejuízo acumulado	(30.612,0)	(30.073,9)	(33.063,3)

Fluxo de Caixa – IFRS

(R$ milhões)	3T26	3T25	% Δ	9M26	9M25	% Δ
Fluxos de caixa das atividades operacionais						
Lucro (prejuízo) líquido do período	(538,0)	(1.366,5)	-60,6 %	4.081,7	1.755,2	132,6 %
Total ajuste não caixa						
Depreciação e amortização	644,2	717,4	-10,2 %	2.045,7	2.295,4	-10,9 %
Derivativos	10,9	137,4	-92,1 %	(3,5)	(723,3)	-99,5 %
Ganho (perda) sobre ativos e passivos denominados em moeda estrangeira	31,3	(886,2)	n.a.	(1.403,3)	(5.438,7)	-74,2 %
Receitas e despesas financeiras, líquidas	681,8	2.727,6	-75,0 %	7.294,1	6.211,8	17,4 %
Provisões	(54,3)	108,9	n.a.	141,9	193,5	-26,7 %
Resultado de modificações de arrendamentos e provisões	(8,4)	6,6	n.a.	(112,3)	(1.286,3)	-91,3 %
Outros	144,3	(99,0)	n.a.	(9.510,7)	(20,4)	46553,0 %
Variação de ativos e passivos operacionais						
Contas a receber	844,9	(939,6)	n.a.	1.356,9	(918,3)	n.a.
Depósitos em garantia e reservas para manutenção	30,1	(133,1)	n.a.	(43,5)	(407,5)	-89,3 %
Outros ativos	(9,3)	(394,6)	-97,7 %	(221,1)	(657,8)	-66,4 %
Direitos e obrigações com operações de derivativos	(1,6)	—	n.a.	10,3	(46,8)	n.a.
Fornecedores	71,1	(95,6)	n.a.	(1.396,2)	(585,3)	138,5 %
Salários e benefícios	61,3	78,2	-21,6 %	86,8	185,1	-53,1 %
Transportes a executar	500,9	(433,4)	n.a.	466,9	(61,8)	n.a.
Provisões	(148,0)	(162,6)	-9,0 %	(460,9)	(470,5)	-2,0 %
Outros passivos	(175,6)	(163,9)	7,2 %	(206,9)	(211,4)	-2,1 %
Juros pagos	(638,6)	(178,8)	257,1 %	(1.015,4)	(1.271,2)	-20,1 %
Juros sobre dívidas e financiamentos	*(414,9)*	*(32,4)*	*1179,6 %*	*(511,7)*	*(469,5)*	*9,0 %*
Juros sobre arrendamentos	*(82,0)*	*(86,0)*	*-4,6 %*	*(174,5)*	*(281,0)*	*-37,9 %*
Juros sobre arrendamentos - notes e equity	—	—	*n.a.*	—	*(61,3)*	*n.a.*
Juros sobre instrumentos conversíveis	—	—	*n.a.*	—	*(175,2)*	*n.a.*
Juros sobre antecipação de recebíveis de cartão de crédito	*(147,5)*	*(57,8)*	*155,0 %*	*(310,5)*	*(278,4)*	*11,5 %*
Outros Juros	*5,8*	*(2,6)*	*n.a.*	*(18,7)*	*(5,7)*	*229,6 %*
Caixa líquido gerado (aplicado) nas atividades operacionais	**1.447,0**	**(1.077,0)**	**n.a.**	**1.110,2**	**(1.458,4)**	**n.a.**
Fluxos de caixa das atividades de investimento						
Aplicações financeiras circulante	—	0,0	n.a.	26,7	(22,4)	n.a.
Caixa recebido na venda de ativo imobilizado	—	—	n.a.	—	7,3	n.a.
Operações de sale-leaseback	335,1	—	n.a.	486,7	30,7	1485,4 %
Aquisição de controlada, líquido do caixa adquirido	—	(5,9)	n.a.	—	(5,9)	n.a.
Aquisição de intangível	(38,9)	(27,5)	41,7 %	(118,2)	(74,9)	57,8 %
Aquisição de bens do ativo imobilizado	(490,5)	(89,7)	446,5 %	(762,8)	(244,1)	212,5 %
Caixa líquido gerado pelas (aplicado nas) atividades de investimentos	**(194,3)**	**(123,1)**	**57,8 %**	**(367,6)**	**(309,3)**	**18,9 %**
Fluxos de caixa das atividades de financiamento						
Empréstimos						
Captações	1.338,7	1.115,5	20,0 %	8.726,1	6.233,5	40,0 %
Pagamentos	(522,7)	(46,5)	1024,8 %	(8.279,0)	(2.555,0)	224,0 %
Depósitos	(142,0)	—	n.a.	(142,0)	—	n.a.
Pagamento de arrendamento	(647,9)	(617,2)	5,0 %	(2.087,6)	(2.346,6)	-11,0 %
Risco sacado	—	—	n.a.	—	—	n.a.
Custo de emissão de ações	—	—	n.a.	—	(43,0)	n.a.
Aumento de capital	—	—	n.a.	2.755,7	51,2	n.a.
Caixa líquido gerado (aplicado) nas atividades de financiamento	**26,0**	**451,9**	**-94,2 %**	**973,3**	**1.340,1**	**-27,4 %**
Variação cambial em caixa e equivalentes de caixa	(4,5)	(57,9)	-92,1 %	(164,5)	(129,8)	26,7 %
Geração (redução) líquida de caixa e equivalentes de caixa	**1.274,1**	**(806,2)**	**n.a.**	**1.551,4**	**(557,4)**	**n.a.**
Caixa e equivalentes de caixa no início do período	1.268,9	1.458,8	-13,0 %	991,6	1.210,0	-18,0 %
Caixa e equivalentes de caixa no final do período	**2.543,0**	**652,6**	**289,7 %**	**2.543,0**	**652,6**	**289,7 %**

Glossário

Assentos-quilômetro oferecidos (ASK)
Número de assentos disponíveis multiplicado pelos quilômetros voados.

Custo por ASK (CASK)
Custo operacional dividido pelo total de assentos-quilômetro oferecidos.

Custo por ASK ex-combustível (CASK ex-combustível)
Custo operacional dividido pelo total de assentos-quilômetro oferecidos excluindo despesas com combustível.

Custo por viagem
Custo médio por voo calculado pela divisão dos custos operacionais totais pelo número total de decolagens.

EBITDA
Lucro operacional antes de juros, impostos, depreciação e amortização. EBITDA ajustado exclui itens não-recorrentes.

Etapa média
Número médio de quilômetros voados por voo.

Fator de conclusão
Porcentagem de voos programados que foram executados.

FTE (Full-Time Equivalent)
Número de funcionários equivalente assumindo período integral.

Liquidez imediata
Caixa, equivalentes de caixa, investimentos de curto prazo e recebíveis.

Passageiros-quilômetro transportados (RPK)
Passageiros pagantes transportados em um quilômetro. O RPK é calculado ao multiplicar-se o número de passageiros pagantes pelos quilômetros voados.

Receita de passageiros por assentos-quilômetros oferecidos (PRASK)
Receita de passageiros dividida pelo total de assentos-quilômetro disponíveis (também calculado pela multiplicação da taxa de ocupação pelo yield).

Receita operacional por assentos-quilômetro oferecidos (RASK)
Receita operacional dividida pelo total de assentos-quilômetro oferecidos.

Taxa de ocupação (load factor)
Capacidade da aeronave utilizada em termos de assento (calculada pela divisão do RPK pelo ASK).

Taxa de utilização da aeronave
Número médio de horas por dia em que a aeronave esteve em operação.

UDM
Últimos doze meses.

Yield
Valor médio pago por um passageiro para voar um quilômetro. O yield é calculado com a divisão da receita de passageiro pelo total de passageiro-quilômetro transportados (RPK).

O conteúdo deste release de resultados pode incluir expectativas sobre eventos e resultados futuros estimados pela Administração. Entretanto, tais projeções não são garantias de materialização e/ou desempenho, tendo em vista os riscos e incertezas inerentes ao ambiente de negócios, tais quais, o desempenho econômico do país, a economia global, o mercado de capitais, os aspectos regulatórios do setor, questões governamentais e concorrenciais, entre outros fatores, além dos riscos apresentados nos documentos de divulgação arquivados pela Azul, sujeitos a mudanças sem aviso prévio.